Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 73 de 2005

GREMIAL ÚNICA DEL TAXI

Delegación

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 11 de mayo de 2005

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Julio Fernández, Vicepresidente.
MIEMBROS:	Señores Representantes Juan José Domínguez, Jorge Schiappapietra y Arthur Souza.
DELEGADOS DE SECTOR:	Señores Representantes Gustavo Espinosa Mármol y Jaime Mario Trobo.
INVITADOS:	Por la Gremial Única del Taxi (GPATU), señores Oscar Dourado, Presidente y Rodolfo Sacramento.

SEÑOR PRESIDENTE (Fernández).- La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene mucho gusto en recibir a los señores Oscar Dourado y Rodolfo Sacramento, integrantes de la Gremial Única del Taxi.

SEÑOR DOURADO.- Concurro a esta Comisión como Presidente de la Gremial Única del Taxi y represento a los taximetristas de todo el país. Quisiera acotar que también soy el Presidente de la Federación Uruguaya del Taxímetro.

Aprovecho la oportunidad para comunicarle a los señores Diputados que el 18 de este mes vamos a realizar un encuentro -un asado- con todos los taximetristas del país en Montevideo y que les va a llegar una invitación para que los legisladores que quieran concurrir y encontrarse con algún coterráneo de algún pueblo -Rocha, Durazno, Tacuarembó- puedan hacerlo. Esta reunión la hacemos anualmente, y en este caso será próxima a la elección que se llevará a cabo en el mes de agosto.

Nuestra intención es conocer a los nuevos integrantes de la Comisión, que son los verdaderos sensores de las inquietudes de nuestro gremio, y que ustedes pudieran conocer la realidad del taxímetro. También queremos comenzar un diálogo con los señores Diputados para que ustedes sean los interlocutores de nuestro gremio en caso de tener algún inconveniente.

Estamos en un momento de instalación del nuevo Gobierno y de los Consejos de Salarios, de los cuales estamos participando. Asimismo, las señales de transición gradual que nos ha dado el Gobierno han sido positivas y las hemos recibido con satisfacción, pero nos preocupa que el señor Presidente de la República nos haya hablado de decisiones orquestadas y conversadas. En este momento la Comisión integrada por el BPS, los Ministerios de Trabajo y de Seguridad Social y de Economía y Finanzas, SUAT y por la Gremial Única del Taxi está trabajando en un nuevo ficto y la semana pasada se nos comunicó que el BPS va a cambiar nuestro modo de aportación -que actualmente es por un ficto- a partir del 1º de abril. Entendemos que al estar instalada esa mesa de negociación no es el momento para llevar a cabo ese cambio. Esta Comisión había validado el ficto hasta el 31 de marzo esperando la instalación del nuevo Gobierno. Ahora el Gobierno ya está instalado y entendemos que tomar una decisión sin tener en cuenta a los demás participantes de esta mesa de trabajo quizás sea apresurado.

Nosotros tenemos sesenta días para seguir trabajando en el Consejo de Salarios, que se instaló hoy a las 11 horas. En este momento otros compañeros del taxímetro nos están representando en el Consejo de Salarios para que nosotros pudiéramos concurrir a esta Comisión. Nosotros consideramos el plazo de sesenta días que nos dio el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social a los trabajadores dependientes y a aquellos que somos dueños de nuestra herramienta de trabajo, para dialogar y encontrar un camino de entendimiento que podamos recorrer juntos -ojalá que sea así-; sería el mínimo con el que deberíamos contar los taximetristas para decidir conjuntamente con el BPS y los Ministerios de Trabajo y Seguridad Social y de Economía y Finanzas cuáles van a ser las formas de aportación, de salario y de incremento de los mismos, si eso fuera posible. Pensamos que ese sería el plazo mínimo que necesitamos, porque estamos hablando de cambiar una forma de aportación ficta que hace setenta años que el taxi viene utilizando y en la que hemos estado de acuerdo trabajadores y dueños de nuestra herramienta de trabajo durante todo este tiempo; es más: la última validación del ficto fue hasta el 31 de marzo, es decir, hace apenas un mes.

Por lo tanto, consideramos que no se debe tomar una decisión apresurada, ya que embarca a 3.000 taximetristas de Montevideo y a 2.200 del interior del país.

Es de destacar que en Montevideo hay 7.800 trabajadores en planilla de trabajo que aportan de esta forma. Además, la aportación ficta tiene incidencia en los aportes de los patrones, ya que en la mayoría de los casos los que somos propietarios de nuestra herramienta de trabajo y tenemos un autoempleo, aportamos lo mismo que el trabajador. Entonces, como esta decisión nos preocupa en gran medida debido a que puede afectar mucho nuestras economías -los taxímetros andamos mal; solo hay que ver las colas de taxis en Montevideo y también en el interior del país-, esperamos que los señores Diputados, como comunicadores de las inquietudes de quienes estamos involucrados en el transporte, puedan trasmitir al Presidente del Banco de Previsión Social, el señor Murro, nuestra preocupación ante la amenaza de un cambio de un día para otro.

Nosotros siempre hemos defendido el ficto, y también lo han entendido las cooperativas -hay casi 80 cooperativas de taxímetros-, que podrían haber elegido otro tipo de pago, porque nos da certeza tributaria. De esta manera se paga una cifra determinada y se está tranquilo, porque se sabe que mañana no se van a tener sorpresas de reliquidaciones. Si pagamos lo que nos corresponde, es decir, lo que indica el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y el BPS, sabemos que no vamos a tener una reliquidación a fin de año, ni sorpresas que muchas veces -si las tuviéramos- podrían significar la pérdida de nuestra herramienta de trabajo. Es por eso que seguimos defendiendo el ficto, que es la forma de pago de siempre. Eso también le da certeza tributaria al Ministerio de Economía y Finanzas y al Banco de Previsión Social porque saben que todos pagamos lo mismo y que todos estamos obligados a hacerlo. De no seguir pagando por este ficto muchos van a tener -en este momento difícil en lo económico- la tentación de pagar menos de lo que realmente se recauda, aliándose el dueño del taxímetro con el chofer. Nosotros estamos exonerados de aportes patronales, pero mañana vamos a ser prisioneros de esa asociación de mentir en la aportación, buscando que el trabajador pague menos, porque en este momento no tiene un salario adecuado. Entonces, el propietario le va a decir: "Si ganaste $ 5, te voy a poner que ganaste $ 3, para que pagues menos", y eso después deriva en una denuncia ante el BPS y en deudas para esa microempresa. Por eso es que nosotros queremos la aportación ficta. La hemos discutido, la hemos llevado adelante durante setenta años. Lo mismo sucede hoy con relación a la aportación a la Dirección General Impositiva; todos pagamos por ficto, entonces, todos tenemos la certeza de que cumpliendo con nuestras obligaciones vamos a no endeudarnos.

También queremos que sepan cuál es la realidad del taxi. El taxi, además, es un autoempleo. Muchos de ustedes pueden tener amigos taximetristas. El 80% de los propietarios del taxi tienen el vehículo como

autoempleo, con un trabajador dependiente y un suplente para los fines de semana. No estamos hablando de empresas enormes; no existen, porque el máximo de taxímetros que puede tener un propietario son cinco, y si pone cinco coches a nombre de la señora, son diez, pero más de eso no puede tener. Esa es la realidad en Montevideo, y en algunos lugares del interior el máximo son tres coches.

Entonces, defender ese autoempleo, defender esa microempresa que está desde siempre en la economía del Uruguay es defender el ficto y las aportaciones a la Dirección General Impositiva en forma segura para nuestro gremio y para los trabajadores, porque esto también lleva a una incertidumbre al trabajador por lo que va o no va a percibir mañana de la seguridad social.

Si se eliminara el ficto, el taximetrista ganaría una cantidad diferente todos los meses, porque nuestro trabajo es lo que conseguimos en la calle; entonces, hay meses en que un trabajador puede ganar $ 3.000 y otro $ 5.000. Además, habría que hacer liquidaciones de sueldos todos los meses en forma diferente y los fictos de los patrones también variarían todos los meses. No es como un empleado de tienda que gana $ 5.000 y que si mañana tiene una recuperación salarial del 4%, le aumentan ese porcentaje, y si hizo dos horas extras, se las liquidan. En el taxi todos los días el salario es diferente, porque el trabajador cobra el 27% del bruto de lo que recauda. Esa es nuestra realidad.

La ley también nos protege porque, a pesar de que estamos comprendidos en un decreto, dice que la pesca y el transporte van a tener un tratamiento diferente, y nosotros pertenecemos al transporte. La pesca y la construcción también tienen aportación por fictos.

Reiteramos que defendemos el ficto por tranquilidad tributaria. Si perdiéramos esto, traería mucha preocupación para la familia del taxímetro, y aún más haciéndolo en forma apresurada, antes de que el Consejo de Salarios -en el que estamos sesionando todas las partes involucradas; ayer tuvimos la primera reunión informativa que se dio a trabajadores y empresarios y hoy es el primer día que nos encontramos para trabajar- finalice su trabajo. Decir que el 1º de abril, unilateralmente el BPS nos va a cambiar la aportación, nos preocupa muchísimo.

Nosotros venimos a hablar con ustedes. Quienes han trabajado en la Legislatura anterior nos conocen y saben que nuestro camino es el del diálogo, del entendimiento y de propuestas; nosotros no manifestamos, no hacemos paro. El otro día hubo un grupo de taximetristas que hizo un paro frente al Palacio Legislativo, pero esa no es nuestra forma de hacer las cosas. Nosotros vamos a venir a hablar con ustedes, les vamos a comunicar qué necesitamos y ustedes nos darán lo que puedan, al buen entender y en la medida en que el país lo permita, pero nuestro perfil no es ese. No tenemos deudas con el BPS, no tenemos deudas con los bancos, no tenemos deudas con Impositiva. Hace apenas un año que tenemos la exoneración de aportes patronales. El otro sector del taxímetro, el cooperativo, no tiene aportación de IVA y nosotros sí. También somos muy cuidadosos en pagar los créditos. El taximetrista sabe que lo que no paga hoy, no puede dejarlo para el mes que viene porque con la rentabilidad del taxi no puede pagar las dos cuentas juntas. Esa es la realidad.

También queríamos agradecer que en la Legislatura anterior algunos de los legisladores fueron partícipes de impulsar el "leasing" para el taxi, que ha tenido un éxito muy grande. Hoy se está haciendo una renovación muy importante porque la forma de financiación es más ventajosa. El gremio se movió mucho y se ha podido bajar mucho la tasa de intereses, y hoy prácticamente por una cuota similar a la del costo mensual de reparación de un taxi -de alrededor de US$ 150, es decir, $ 5.000-, estamos pudiendo renovar los coches. Durante todo el año pasado renovamos 48 unidades y en lo que va de este ya llevamos 200 autos sustituidos por la modalidad de "leasing", generando una actividad bancaria muy importante, una mejor prestación del servicio de taxímetros y también ingresos al Estado. Si bien el "leasing" permite que el banco pueda exonerar el IVA, el Estado percibe los demás impuestos. Pienso que este año vamos a llegar a sustituir 350 o 400 unidades. Ha sido un negocio y un ingreso para el Estado. Eso pone a las claras que pensar en cambiar redunda en beneficio de todos.

Reitero que nos sorprende esta decisión que probablemente tome el BPS en el día de hoy, cuando lo que nos dijo el Presidente de la República y lo que nos manifestó ayer un representante del Ministerio de Economía y Finanzas conjuntamente con el Director Nacional de Trabajo es totalmente diferente. Es distinta la forma de plantear las cosas en lo horizontal, en la convocatoria a todas las partes y en lo vertical, en la decisión inconsulta. Eso no condice con la sensación que nos dio el señor Ministro Bonomi, el Subsecretario y que nos han dado todos. Esa es la realidad y esperamos que ustedes puedan trasmitirla.

SEÑOR TROBO.- Naturalmente que es importante la presencia de la Patronal de taxímetros. Este es un tema que tiene mucha actualidad y, además, sabemos que nos encontramos ante una corporación que tiene un espíritu constructivo. Siempre la hemos visto, por supuesto, preocupada por su situación pero también proactiva a presentar iniciativas e inquietudes para que las mismas se resuelvan.

Quisiera saber si tienen estimada la rentabilidad del taxi al día de hoy. Quizás, nos podrían hacer llegar algún trabajo que nos pudiera permitir ver el punto de inflexión entre arriesgar un capital y que deje de ser un negocio, lo que nos podría mostrar un panorama más claro con relación a lo que manifestaba el señor Presidente.

Asimismo, nos gustaría saber si tienen medido el impacto económico que se puede producir hoy si el Banco de Previsión Social tomara esa decisión.

SEÑOR DOURADO.- La rentabilidad es de $ 6.000 o $ 7.000 por unidad y por mes. Parece increíble decir eso cuando un taxímetro dejaba una ganancia de US$ 1.000 por mes, pero así es.

A pesar de que el país se ha recuperado, no hemos logrado que el usuario del taxímetro vuelva a utilizar el servicio. En esta recuperación, primero se va a recuperar el boleto -como está pasando- y luego -¡ojalá que así sea!- nos recuperaremos nosotros también. Estamos en el eje de 12 o 14 viajes por turno por día, cuando históricamente se hacían de 30 a 35 viajes por turno. Es decir que perdimos casi dos terceras partes de nuestro trabajo.

Además, el precio del combustible nos ha agobiado. Hace años teníamos un combustible que valía $ 6,40 y hoy lo estamos pagando $ 18,70; es una realidad que ha agobiado a todo el país. Pero, cuando perdemos las dos terceras partes del trabajo, la incidencia del combustible es mucho mayor, aun más en una actividad como el taxímetro, que no podemos regular porque, en la desesperación, salimos a trabajar todos juntos, nadie quiere parar ni un día y la oferta es muy superior a la demanda. En cambio, las empresas de ómnibus, inteligentemente racionalizan el servicio y juntan el caudal de pasajeros de dos líneas que compiten entre sí en una sola, no desmereciendo el servicio, pero sí llenando un ómnibus, no gastando plata de gusto. Hacer eso en el taxímetro, sería imposible.

Hace dos años quisimos racionalizar el trabajo los días domingos, saliendo a trabajar un 50% de los vehículos un domingo, y el otro 50% el otro. Era una idea que parecía buena pero, reunidos en asambleas, los taximetristas dijeron: "Los que no racionalizan el servicio son los informales. Nosotros vamos a retirar nuestra oferta, pero aquellos que con un auto particular hacen el trabajo del taxímetro, no dejan de hacerlo". Aunque parezca increíble, en Montevideo hay 850 camionetas de turismo -una modalidad que no existía en el Uruguay-; es increíble. Si uno saca la cuenta de que cada una de ellas transporta seis pasajeros, con el total de camionetas se podría trasladar a casi 5.000 turistas diariamente, que no hay en la ciudad de Montevideo. Esa gente hace el trabajo que realiza el taxi, así como lo hace el "remise" en las terminales de ómnibus o con radio. Eso ha llevado a que perdamos y a que no lo podamos recuperar. Además de los 3.000 taxímetros, hay 800 unidades más que compiten con el servicio del taxi.

Sabemos que la situación no va a mejorar. Si anduviera muy bien, se podría llegar a hacer 20 viajes, pero la realidad de la ciudad de Montevideo ha cambiado. Los "shoppings" han concentrado los servicios, con los cobros de facturas en ABITAB y en los supermercados la gente tiene menos necesidad de trasladarse y los consumos están más centralizados. No vamos a ir en contra de lo que a la sociedad le es conveniente, práctico y cómodo. Entonces, debemos buscar formas de que el taxímetro pueda sobrevivir.

Yo no sé mucho de economía, pero en el mundo todos hablan de que hay que incentivar la microempresa, que en Europa ha tenido éxito. El taxímetro es una microempresa que está desde siempre en la sociedad uruguaya. Uruguay ha gastado mucho generando microempresas con préstamos y al año o a los dos años dejan de existir porque la propuesta económica no fue acompañada por el consumo. El taxi está acá, no es un generador de problemas sino de soluciones y siempre estamos dispuestos a encontrarlas. Lo que pedimos es que nos den las herramientas para poder seguir llevando a nuestras familias adelante en este proceso tan difícil en lo económico. Este servicio involucra directamente a 7.850 empleados en 2.500 taxis que no son cooperativas y, en total, superamos los 11.000 puestos de trabajo, lo que no es poco.

Cuando el Gobierno se preocupa porque un frigorífico pudiera dar 70 o 100 puestos de trabajo, yo también me preocupo, como uruguayo, pero deberían saber que en el taxi hay 11.000 puestos de trabajo y que tanto el taxi como el camión y el ómnibus son quienes más tienen mano de obra ocupada con relación a la facturación que hace. Todos sabemos que hoy una empresa puede facturar US$ 1:000.000 apretando una tecla, con un solo funcionario; para que el taxi pueda facturar esa cantidad precisa más de 2.500 empleados. Detrás de un taxímetro hay dos personas y media. Todo el taxímetro de Montevideo factura entre US$ 5:000.000 y US$ 6:000.000, y tenemos 11.000 personas directamente vinculadas para poder hacer esa caja, que se reparte en 3.000 microempresarios. ¡Si será importante la actividad del transporte! Lo mismo sucede en los ómnibus. CUTCSA facturará US$ 8:000.000 por mes, pero tiene casi 5.000 empleados.

No se puede reducir el personal en nuestra unidad; es necesario tener mano de obra ocupada. En otras actividades se tecnifica, se consigue una máquina que sustituye a diez personas, se pone una computadora y se eliminan los administrativos, se consigue un buen "software" y se saca más personal, pero en el taxi, detrás del volante tiene que estar un hombre y ese hombre tiene la responsabilidad de una familia.

Nuestra rentabilidad se ve agraviada por el precio del combustible, pero si el precio del petróleo sigue subiendo, el Estado va a tener que seguir aumentando el precio del combustible. No podemos ser más realistas que el rey, y eso no es culpa del Estado. Se hizo una guerra para bajar el precio del combustible y, sin embargo, subió. Son cosas que pasan y tendremos que buscar formas novedosas como la que plantean ANCAP y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas de aumentar el precio del combustible y que los pagos de combustible que hagamos queden como anticipo al BPS y a la DGI. Esa también será una forma de luchar contra la informalidad, porque el informal no aporta a la seguridad social y no podrá descontar el combustible ante DGI.

Entonces, pienso que ese tipo de medidas son positivas y van a contar con el apoyo de todo el transporte formal del país. En una reunión con el Ministro de Transporte y Obras Pública dijimos que lo mejor sería no luchar más contra la informalidad y que fuera tan interesante ser formal que el informal no quisiera serlo más porque no le conviene. Una de las medidas en este sentido puede ser, sin lugar a dudas, la relativa al combustible. Consideramos que hay que atraer al informal, seducirlo e incorporarlo al sistema democrático y de aportes. Todos queremos tener mutualista, previsión social, educación, pero muchos no quieren pagar y esa carga la llevamos todos.

Pensamos que la idea del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de ANCAP es novedosa, puede ser muy positiva y hacer interesante la entrada al sistema; creemos que esto es mejor que perseguirlos.

Además, todos ustedes saben que es muy difícil controlar la informalidad, porque ni siquiera hay legislación para sancionarla. Sin embargo, sí se puede controlar con éxito a los que estamos registrados; es una realidad que los que no están registrados, no existen.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Damos la bienvenida a nuestros invitados, en especial al señor Dourado; conocemos su laboriosidad y sus emprendimientos en el gremio.

Nos parece muy bien que haya tenido éxito todo lo relativo al "leasing" y que haya 200 renovaciones de coches.

Me interesaría conocer algunas cuestiones concretas. Quisiera saber en qué situación están las multas con la Intendencia -tema que tratamos en el período anterior- y cómo está actualmente la seguridad, si se han hecho algunos aportes técnicos al respecto. En algún momento se dijo que íbamos a estar conectados al satélite; tal vez sea algo caro y no se pueda concretar.

Con respecto al ficto, creo que los compañeros de la Comisión debemos conocer por qué el Banco de Previsión Social insiste con este cambio que, al parecer, a ustedes los lesiona bastante; luego, internamente, haremos los trámites necesarios para ello.

SEÑOR ESPINOSA.- Tal como ha dicho el señor Diputado Domínguez, está latente la preocupación por la modificación del ficto por otro tipo de sistema.

Indudablemente, la problemática que ustedes viven a diario en la capital es más grave en el interior, porque las posibilidades de sustento del taxi son menores. Conocemos a algunos propietarios de taxímetros que luchan no solo contra esa dificultad sino también contra algo que es sustancial, que es la informalidad. También en este caso debemos recorrer los caminos del medio. Muchas veces la persecución de la informalidad lleva a una persecución fiscalista por parte de algunas Intendencias del país, que ustedes habrán sufrido en alguna oportunidad.

Con respecto a los aportes, quisiera complementar lo dicho por el señor Diputado Domínguez. Propongo que esta Comisión tome contacto con las autoridades del BPS para conocer las características de ese nuevo aporte.

También quiero destacar la celeridad y el espíritu constructivo con el que la gremial ha trabajado hasta este momento.

Conocemos la preocupación de ustedes respecto a problemas puntuales en el interior como el de la renovación.

Más allá de los problemas departamentales, nos parece oportuno plantear cuestiones de carácter nacional. Aquí se hizo referencia al monto máximo impuesto por algunas Intendencias, que es de tres o cinco taxis; debo decir que es así. Las distintas Intendencias son las que manejan estas cuestiones así como otras relativas a las normas de seguridad, el color del vehículo, las paradas y la cantidad de coches según el total de la población departamental o local. Creo que el Estado debe fijar reglas claras porque existen departamentos que tienen superpoblación de servicios de taxi y otros que necesitan tener más.

Nos parece oportuno señalar que estamos de acuerdo con los procesos de licitación aplicados, ya que dan cristalinidad y constituyen un proceso claro y objetivo que permite la instalación de los servicios cuando se requiere.

Asimismo, considero que a través del Congreso de Intendentes algunas Intendencias deberán implementar modificaciones para flexibilizar la transferencia de los vehículos -independientemente de la antigüedad en el servicio-, sobre todo si se trata de una herencia. En este sentido, sabemos que han existido dificultades porque algunas Intendencias exigen el pago de hasta treinta y cinco patentes para hacer una transferencia, lo que perjudica a la viuda o al viudo. Por suerte, algunos departamentos están empezando a corregir esta situación.

SEÑOR DOURADO.- Con respecto a las multas por estar estacionados en lugares no habilitados -eran aquellos en los que podía parar un auto particular pero no un taxi-, llegamos a un entendimiento muy bueno con la Intendencia Municipal de Montevideo. Sabemos que en esto nos ha dado una gran mano esta Comisión, que ha intercedido por nosotros. Nos han marcado nuevos lugares de estacionamiento y, además, ha habido una flexibilización muy solidaria; antes nos multaban directamente, ahora, nos piden que nos retiremos. Es decir que la situación ha cambiado; hemos recorrido el camino del entendimiento y no del enfrentamiento.

De todos modos, tenemos pendiente seis mil o siete mil multas -les habíamos entregado una copia- en la Intendencia Municipal de Montevideo. Hace unos días nos reunimos con el Director Felipe Martín y le dijimos: "Como a lo mejor tú te vas, tenemos que laudar esas seis mil o siete mil multas. Decidí que se cobran o que no se cobran nunca más". La realidad es que esas multas están ahí, amenazantes. Están en la sección de informática; dicen que están en el congelador pero, ¿hasta cuándo? Tal vez el día de mañana cambien al Director de Tránsito y Transporte y tengamos que explicarle qué es eso.

La pregunta del señor Diputado Domínguez es muy oportuna. Quizá usted podría llamar a Felipe y pedirle que tome una decisión definitiva con respecto a esto. Las autoridades de la Intendencia van a cambiar y es probable que Felipe Martín no sea más el Director de Tránsito y Transporte. Además, no podemos comprometer a quien venga a tomar una decisión sobre un evento en el que no participó.

En cuanto al satélite, hicimos un "call center" nuevo que no solo podrá atender el sistema de radiotaxi 141 -que abarca 1.522 unidades- sino que también dará seguridad a 3.060 taxis, sin importar la radio a la que pertenezcan ni si son o no cooperativa. Nuestro sistema de radiotaxi ha integrado a doce cooperativas de

obreros del transporte. Nuestro sistema es abierto y entendemos que cuando esté instalado el satélite todos podremos participar de él.

Quizá en el día de hoy decidamos la compra de un software, cuyo valor es muy importante. También vamos a adquirir una unidad de recontestación para el cliente. Esta sería la primera etapa.

La segunda sería incorporar los elementos de tecnología en cada uno de los coches, pero la actual realidad económica determina que no todos los taxis puedan hacerlo, a pesar de que no son muy costosos, ya que salen alrededor de US$ 500. Por lo tanto, haremos este proceso en forma paulatina.

Otra idea que tenemos es que se instrumente la publicidad en el taxímetro. La Junta Departamental ya la aprobó y la Comisión de Transporte de la Intendencia está estudiando su regulación. Nosotros pedimos al señor Felipe Martín que detuviera este proceso porque entendemos que la publicidad debe estar a cargo de las organizaciones de segundo grado del taxímetro, como UCAT -que abarca a todas las cooperativas-, FOCAC, la Gremial Única del Taxi o los sistemas de radio. La experiencia que tenemos en este sentido es en el departamento de Canelones, donde la publicidad se dio libremente. De esta manera, un taximetrista puede cambiarla por un pedazo de asado para el domingo. Entonces, una cosa que puede tener valor para todos deja de tenerlo porque el mismo taximetrista lo desmerece porque no la sabe comercializar.

La idea es que conjuntamente con las autoridades de la Intendencia elijamos una empresa que brinde beneficios a todos por igual. Podremos poner diferente publicidad o de una única empresa -habrá que licitarlo-, pero a los 3.000 taxímetros le deberá tocar lo mismo. A lo mejor no les toca dinero pero sí la conexión al satélite. Entonces, ese elemento de seguridad estaría en los 3.000 taxis de Montevideo y no solo en los que tienen interés en tenerlo. Cuando hablamos de seguridad, esta debe ser para todos.

Con respecto al satélite se ha dicho que se quiere encontrar el taximetrista muerto, pero no es así. El último taximetrista herido recibió un tiro en una pierna. Tal vez nadie se muera por eso, pero la bala le tocó una arteria y casi muere desangrado. Quiere decir que cinco minutos antes o cinco minutos después no son lo mismo; el tiempo es vida cuando una persona está herida. No solo por un balazo en la cabeza muere una persona.

Tenemos previsto incorporar los lectores de tarjeta y el control satelital de la unidad. Entendemos que la publicidad puede ser una herramienta que aporte ingresos económicos, pero debe ser para todos. No es fácil tomar este tipo de decisiones. Cuando se habla de licitaciones siempre hay gente que tiene suspicacias. En esto tendrá que intervenir la Intendencia y los taximetristas; habrá que asumir esta responsabilidad aunque existan críticas. Hay gente que solo se dedica a criticar; esos quedan de lado.

Debemos tomar la decisión de que todos tengan los lectores de tarjeta porque si disminuimos el efectivo en el taxímetro -aunque no lo eliminemos-, la rapiña se hace menos interesante. También debemos tener en cuenta al cliente. No es posible que una persona se suba a un taxi que tenga lector de tarjeta y se suba a otro que no lo tenga, porque la intención del usuario se ve frustrada.

Entendemos que los lectores de tarjeta deben ser para todos, al igual que la incorporación al satélite. Además de determinar la ubicación de un taxímetro, el satélite advierte cuando un vehículo entra en una zona roja, por lo que no es necesario apretar el botón de pánico. A veces, la presencia de otro taximetrista que está en la zona disuade la rapiña. Nos ha pasado que cuando un vehículo está en una situación difícil, si un taxi se le pone adelante y otro detrás, el delincuente opta por no hacer la rapiña.

Estamos caminando en ese sentido. Hicimos una muy buena antena de radiotaxi de última generación y el "call center". Cuando tengamos esto terminado, los vamos a invitar porque nos gustaría que conocieran lo que levantamos de las ruinas. Habíamos perdido el local y después de pagar una hipoteca lo logramos recuperar. El local de la gremial estuvo cerrado casi cuatro años. Nos enorgullece todo lo que hemos hecho.

Además, construimos un aula para cincuenta personas a fin de preparar a los conductores en cuanto a la seguridad, la atención al cliente, al comportamiento ante un atraco y al marketing, porque hoy los taximetristas también tenemos que aprender a atender a la gente en forma diferente. Sabemos que enseñar lleva mucho tiempo.

También sabemos que el taxímetro tiene defectos, pero de a poco los vamos a ir mejorando. Así lo hicimos este año en el puerto de Montevideo; con los cruceros trabajamos de camisa celeste y corbata azul. Al puerto no pudieron entrar todos los taximetristas; solo lo hicieron los que estuvieron dispuestos a ponerse una camisa y una corbata. Quien no quiso hacerlo, no entró. La atención que debíamos dar a esas personas era la que ellos esperaban de nosotros, no la que queríamos. Entonces, la realidad es que el que no quiere cambiar, se perjudica. Hay que cambiar, mejorar y ser novedosos en las propuestas que hagamos para vender nuestro trabajo.

En esto estamos embarcados y esperamos contar con su presencia cuando los invitemos a conocer nuestra gremial.

También instalamos la sección de repuestos -estaba cerrada hacía tres años; la tercerizamos-, pusimos cerrajería, aparatista y frenero, y empezó a funcionar el lubricentro, tercerizado porque la recuperación no nos permite brindar el servicio en forma directa. Además, están trabajando en los Shopping Centers y en la Terminal de Tres Cruces. Hoy estamos empleando a 36 muchachos de entre 18 y 24 años, hijos de propietarios y choferes de taxis, con un horario de 6 horas. Esto representa un alivio para las familias, porque tienen el recibo mutual y se llevan un sueldito para sus casas, y además pueden estudiar. Son 36 puestos de trabajo más que logramos en estos últimos años en Tres Cruces, Montevideo Shopping y Portones Shopping, y ahora también en el Macromercado ubicado cerca de los accesos. Se trata de dar una mejor atención y también trabajo.

En cuanto al ficto, estamos muy preocupados. El señor Diputado estuvo en la otra Comisión y conoce el tema. Nos cambia totalmente la relación laboral con el trabajador pero también nuestra realidad en cuanto a los aportes como propietarios, porque cambia todos los meses. Estamos muy preocupados por poder mantener ese ficto y adecuarlo cada tres o seis meses con el sindicato a la realidad de lo que va progresando el taxímetro. Estamos de acuerdo, pero pensamos que los cambios de un día para el otro siempre dejan gente por el camino, y es lo que no podemos hacer. Tenemos que aportar al trabajo de la familia uruguaya. Este país está dividido entre los que tienen trabajo y los que no lo tienen, y debemos preocuparnos por mantener un puesto; ni hablar de 11.000, como hay en el taxi. Esa es la realidad, es lo que más nos preocupa.

Con respecto al "leasing", también nos sirve para incorporar el satélite a un costo más bajo. Le hemos pedido al señor Presidente de la República y al señor Ministro del Interior que lo declare de interés nacional para poder salvar los impuestos aduaneros, porque se trata de seguridad. Como resultado de estas gestiones, el precio podría bajar de US$ 500 a US$ 450 o US$ 480. Además, la incorporación de esta tecnología es por única vez.

En cuanto al "leasing", nuestra gremial tiene una cooperativa de ahorro y crédito llamada CAYCUT -la que se fundió era CAYCU-, y ya tenemos experiencia por haber hecho sesenta y dos escuderías y también círculos de capital. Estamos ingresando para el sistema cooperativo de Montevideo dos solicitudes de "leasing". Es una herramienta a la cual el sector cooperativo no puede acceder porque está endeudado y los bancos no le quieren prestar plata, pero aquellos que están sanos y que han cumplido con sus obligaciones nuestra cooperativa los hizo socios y está gestionando en el Banco de Boston para renovar cuatro unidades a una y dos a la otra, porque estudiamos la situación económica de ellos y les aconsejamos que de cuatro autos cambiaran dos. Entendimos que si cambiaban los cuatro correrían el riesgo de no tener una economía sana, y eso también es importante. Uno a veces quiere cambiar el auto para tener uno mejor, pero también hay que mirar el bolsillo, porque si no, se rompe el equilibrio y no es bueno.

Por otra parte, es cierto lo que dijo el señor Diputado Espinosa en cuanto a que en el interior el costo de las transferencias es abusivo. En estos casos no hay un negocio de por medio; la pérdida es para el padre de familia. Específicamente, en el caso de Canelones cobran 35 patentes, y además se establece un determinado período de tiempo durante el cual no se puede hacer otra transferencia. Esto no es razonable, porque a la persona le puede ir mal o puede enfermarse gravemente y no poder trabajar más de taximetrista. Sin duda habrá que mejorar estas cosas, pero los cambios se hacen lentamente.

Cuando comenzó a hacerse el "leasing", muchas Intendencias no entendían la renovación por ese sistema porque la libreta sale a nombre del banco. Logramos hacerles entender que el propietario de la unidad es el banco pero el usuario del permiso es el particular, y todas se han adecuado a que podamos gozar del "leasing". Cabe destacar que esta herramienta se empezó a usar en el taxi recién en 2004, por lo que demoramos 12 años.

Tal vez podría hacerse alguna gestión ante la Intendencia Municipal de Montevideo para que el permiso del taxi sirviera de aval para renovar la unidad. En el caso de quienes no somos cooperativa, el banco acepta que tengamos la sustitución a sola firma, porque saben que nuestro permiso vale US$ 25.000 o US$ 30.000, y si vemos que no podemos pagar la cuota, vendemos el taxi, pagamos el "leasing" y el que viene nuevo sale cero kilómetro. En cambio, la cooperativa no tiene nada, y el banco no toma el riesgo de prestar ese dinero sin tener la garantía de una propiedad. Muchos de los integrantes de la cooperativa no tienen casa, y el que la tiene, no la quiere presentar por temor a perderla. Ya hubo algún caso de ese tipo. En el caso del ómnibus, la Intendencia les salió de garantía. Además, no todas las cooperativas están endeudadas; las que manifestaron el otro día vinieron en apoyo de las que están endeudadas, pero hay veinte o treinta, que reúnen 120 o 150 taxis, que han cumplido con sus obligaciones. Si esa gente es responsable, hay que darles una herramienta más para apoyarlas y que sigan adelante. Y a las otras, buscarle otra solución.

Por nuestra parte, estamos dando una mano. Por ejemplo, a la que ya mencionamos que le vamos a comprar dos autos, le prendamos los otros dos con el Banco de Boston. Compran dos nuevos y los cuatro están en garantía. Pero no se puede hacer esto en todos los casos. Por eso sería bueno que la Intendencia permitiera que el permiso fuera el aval.

SEÑOR TROBO.- El "leasing" se hizo poniendo el permiso como garantía, que es lo que vale, porque el auto puede esfumarse, pero el permiso permite que el auto desarrolle su actividad.

SEÑOR DOURADO.- En cuanto a la informalidad, en el interior es más gravosa, y muchas veces se debe al incremento en el precio del permiso. En Paysandú hay 184 taxis y solamente 32 aportan al BPS y a la DGI.

SEÑOR SCHIAPPAPIETRA.- ¿Cuál es la opinión de la gremial en cuanto al color de la unidad? En Paysandú, por ejemplo, se cambió el tradicional color negro con el techo amarillo por el blanco a pedido de los taximetristas porque dicen que el valor de reventa es algo superior. ¿Ustedes consideran que habría que uniformizar el color en todo el país?

SEÑOR DOURADO.- Comparto totalmente el criterio. Estamos pidiendo que también autoricen en Maldonado el cambio al color marfil. En Montevideo solicitamos este cambio a la Intendencia, pero con la crisis de 2002 temimos que se produjera una crisis de identidad, y no seguimos adelante. Pensamos pedirlo a la nueva Administración, pero en forma progresiva, con el cambio de las unidades. En Salto no quisieron abandonar el color naranja, y es difícil conseguir coches de ese color. En Rivera son azules y blancos. No tiene sentido. Y en Montevideo y Canelones vamos a ser todo lo mismo, porque hay un área metropolitana que los hechos han demostrado que es un gran departamento en lo que tiene que ver con el transporte y la actividad. Entendemos que en Montevideo el color ideal es el marfil y que ya vinieran de fábrica, sin tener que pintarlos.

Por otra parte, hemos trabajado con ANCEL para que con el número 141 se pueda llamar gratuitamente a los servicios de taxi. Es un elemento de seguridad para acceder rápidamente a un taxi, ya que la delincuencia la sufre toda la población. También vamos a sacar con Movicom el 141. Más adelante, procuraremos acordar con ANTEL que este número se pueda utilizar en todo el país, para que sea más colectivo.

Muchas gracias por habernos recibido.

SEÑOR PRESIDENTE.- Le agradecemos su presencia.